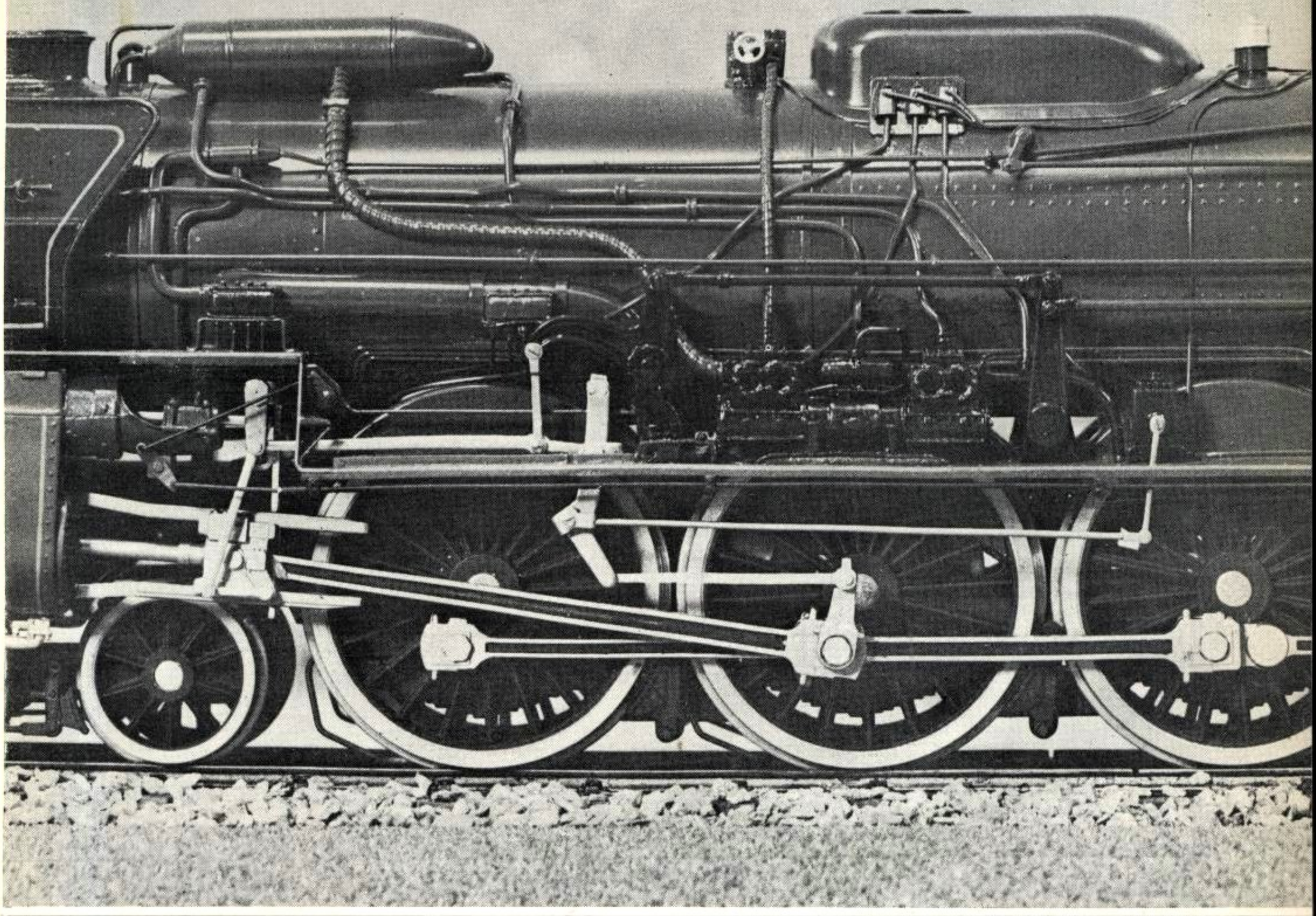
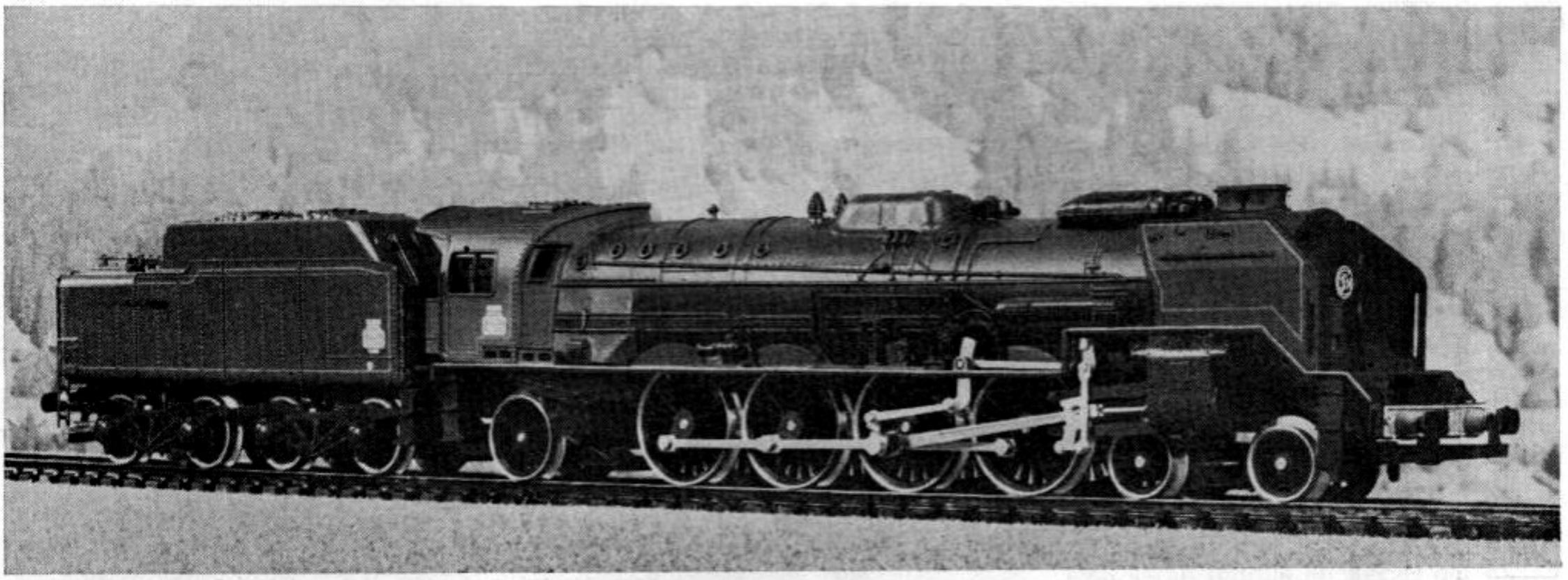
MAI '71

LOCO revue

LOCO-REVUE
la revue des modélistes et amateurs de chemins de fer
N° 317
MAI '71
5,- F
Étranger 5,50 F



SOMMAIRE p. 250



La 241.P-7 Jouef, tender 34.P-20. Les feux avant sont éclairés et alimentés par les roues motrices. Cette disposition peut s'avérer gênante cependant lors de l'utilisation avec un block automatique ; un fil de liaison loco-tender sera alors indispensable.

HO La 241.P Jouef, une réussite pour son prix !

Clichés Loco-Revue

Il est de notoriété publique que la doctrine de la firme Jouef est basée sur une large diffusion de ses productions, seule tactique permettant de maintenir une gamme de prix hors d'atteinte de toute concurrence. Il lui faut donc inonder le marché et conquérir toutes les catégories d'acheteurs. Une telle doctrine pourrait facilement engendrer une production bâclée dont le seul objectif serait le débit, or chez Jouef, la quantité n'exclut pas la qualité et chaque nouveau modèle est là pour confirmer ce que nous avançons ici.

Chaque nouveauté bénéficie de l'expérience acquise avec les modèles précédents et, avec un peu d'attention, un observateur découvrant la firme Jouef à son stade d'évolution actuel, pourrait aisément classer par ordre chronologique la gamme des modèles offerts, tout au moins en ce qui concerne le matériel moteur. Ceci vaut bien un grand coup de chapeau, car le modélisme ferroviaire en France ne peut que bénéficier d'une telle propagande qui arrache de l'isolement le noyau des vrais modélistes, initiés certes et sincères, mais combien repliés sur eux-mêmes...

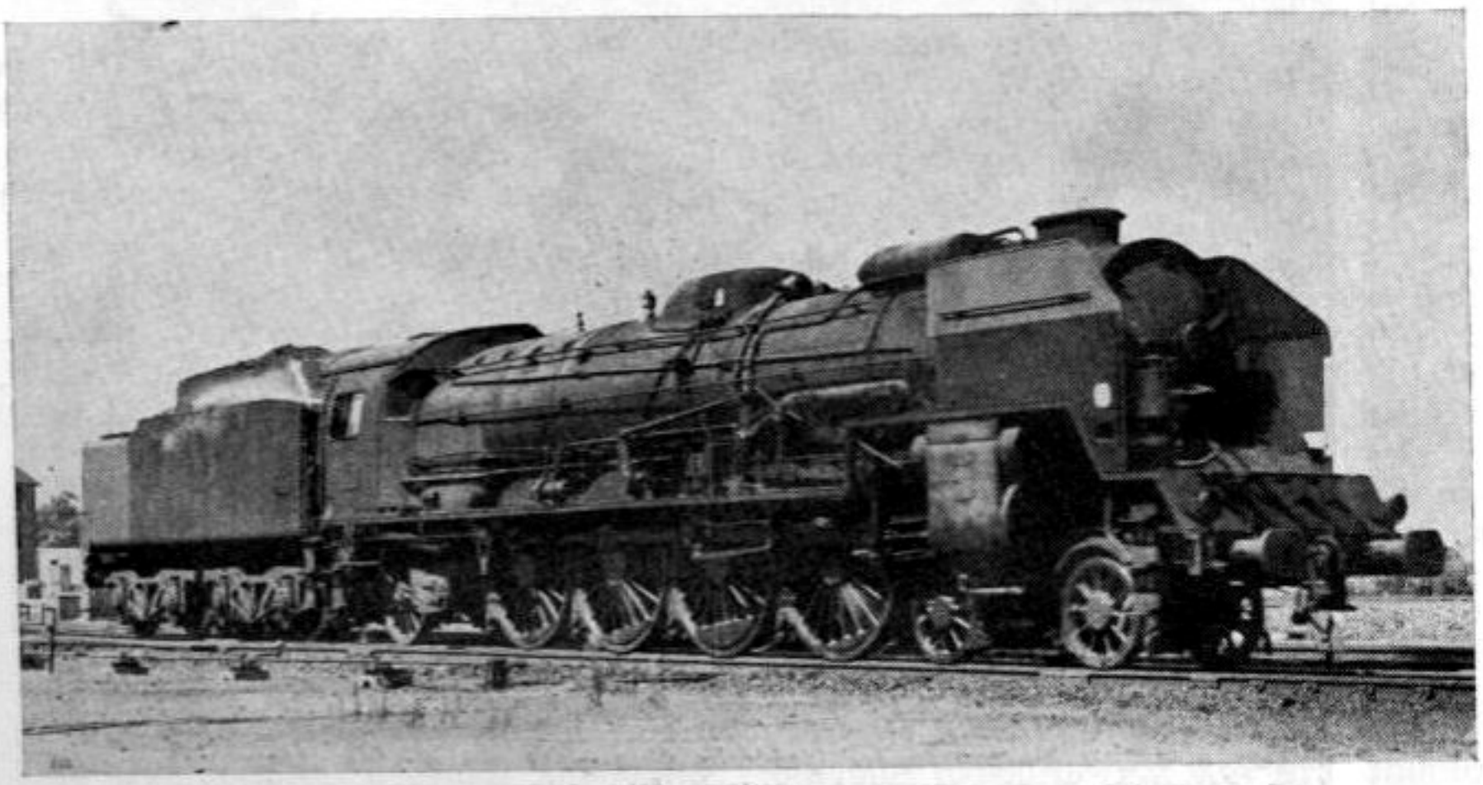
Combien de fois avons-nous entendu cette remarque : « Oh, moi le Jouef... », lancée pour « faire sérieux » et pourtant nous ne connaissons pas beaucoup de réseaux d'où le matériel Jouef est exclu, car il a su gagner seul ses lettres de noblesse.

L'aspect élancé de la machine splendide qu'est la 241 P SNCF est bien rendu par le modèle, dont les cotes sont parfaitement à l'échelle. Nos tableaux comparatifs permettent d'ailleurs de vérifier cette affirmation.

Nous publions en plan du mois dans ce numéro les vues en élévation droite et gauche de cette machine, vues extraites de notre plan au 1/43, n° 1519, qui comprend également une vue de dessus, une vue arrière ainsi que quatre demi-coupes.

La 241 P Jouef est traitée suivant le même principe que la 141 R, c'est-à-dire avec tender moteur (ce qui laisse tout naturellement présager la sortie d'une 141 P). Le roulement est très souple et nous n'avons pas enregistré de déraillement en courbe et

Tout ceci pour présenter la 241 P que chacun attendait et qui vient d'être lancée dans le commerce. Nous irions certes plus vite à énoncer les défauts de ce nouveau modèle qu'à parler de ses qualités : l'échelle est respectée, la gravure est parfaite, les inscriptions sont fines, le fonctionnement est souple et silencieux et la puissance est correcte *.



Cliché Le Guay

* Certains amateurs nous ont reproché de tenir compte dans nos remarques du prix de vente du modèle présenté, affirmant qu'un matériel devait être jugé dans l'absolu. Nous pensons, quant à nous, qu'un acheteur est en droit d'exiger davantage d'une pièce acquise 500 francs que d'une autre valant 50 francs lorsqu'il s'agit de la reproduction du même modèle. N'oublions donc pas que nos remarques s'appliquent ici à une machine vendue 86 francs.

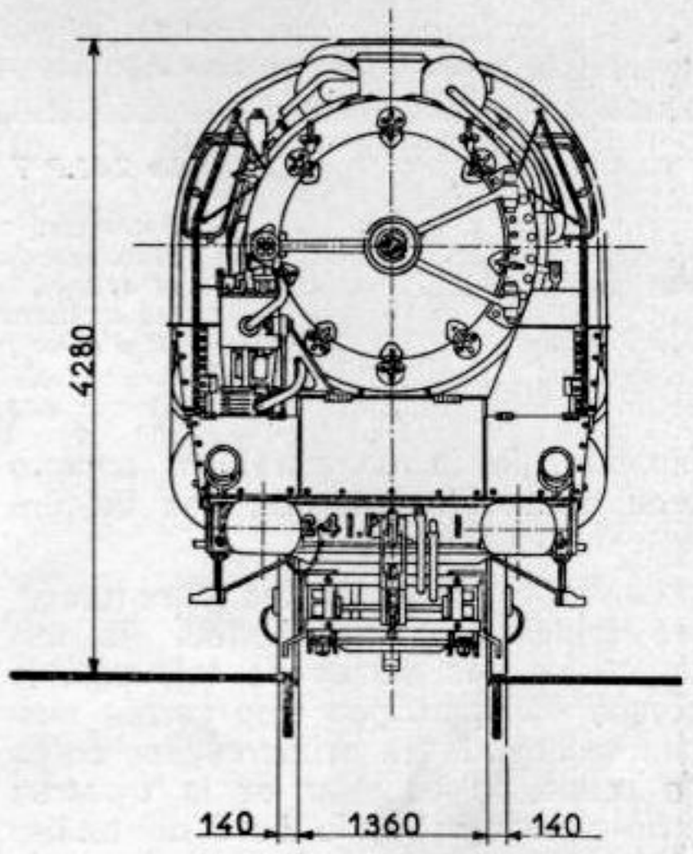
Locomotive 241 . P - 1 à 35
S N C F

(voir plan du mois page 257)

Voir fiche documentaire Loco-Revue, n° 1	Réelle	1/87	Modèle
Longueur hors tampons	17 172	197,4	199,3
Largeur au tablier	2 970	34,1	35
Hauteur à la cheminée	4 235	48,7	48,5
Hauteur à la cabine	4 243	48,8	49,5
Hauteur au dôme	4 280	49,2	49,5
Empattement total	13 460	154,7	156,7
Empattement du bogie	2 160	24,8	24,8
Empattement rigide	6 300	72,4	72
Distance 4e essieu moteur-bissel AR	3 300	37,9	39
∅ des roues motrices	2 020	23,2	21,3
∅ des roues du bogie	1 020	11,7	11,5
∅ des roues du bissel	1 350	15,5	15,4

TENDER 36 P 20

Voir fiche documentaire Loco-Revue, n° 38	Réelle	1/87	Modèle
Longueur hors tampons	9 945	114,3	113,7
Longueur de la caisse	8 830	101,5	101,5
Largeur de la caisse	2 930	33,7	34,3
Largeur de la hotte	1 650	18,9	18,5
Hauteur maxi à la hotte	4 180	48	49,2
Hauteur de la caisse à eau	3 275	37,6	38,8
Empattement du bogie	2 300	26,4	26,4
Empattement total	6 550	75,3	75,3
∅ des roues	1 247	14,3	14,3



Vue avant, échelle 1/87

contre-courbe de 385 mm de rayon, minimum recommandé par le constructeur. Pour réussir à faire circuler une aussi longue machine sur des courbes aussi serrées, il a été nécessaire de doter les essieux « moteurs » de la loco de jeux importants et particulièrement les essieux 4 et 5 qui ont un jeu latéral de 3 mm. Bien entendu, pour suivre un tel débattement, les bielles d'accouplement sont en 3 éléments et très libres latéralement sur les manetons.

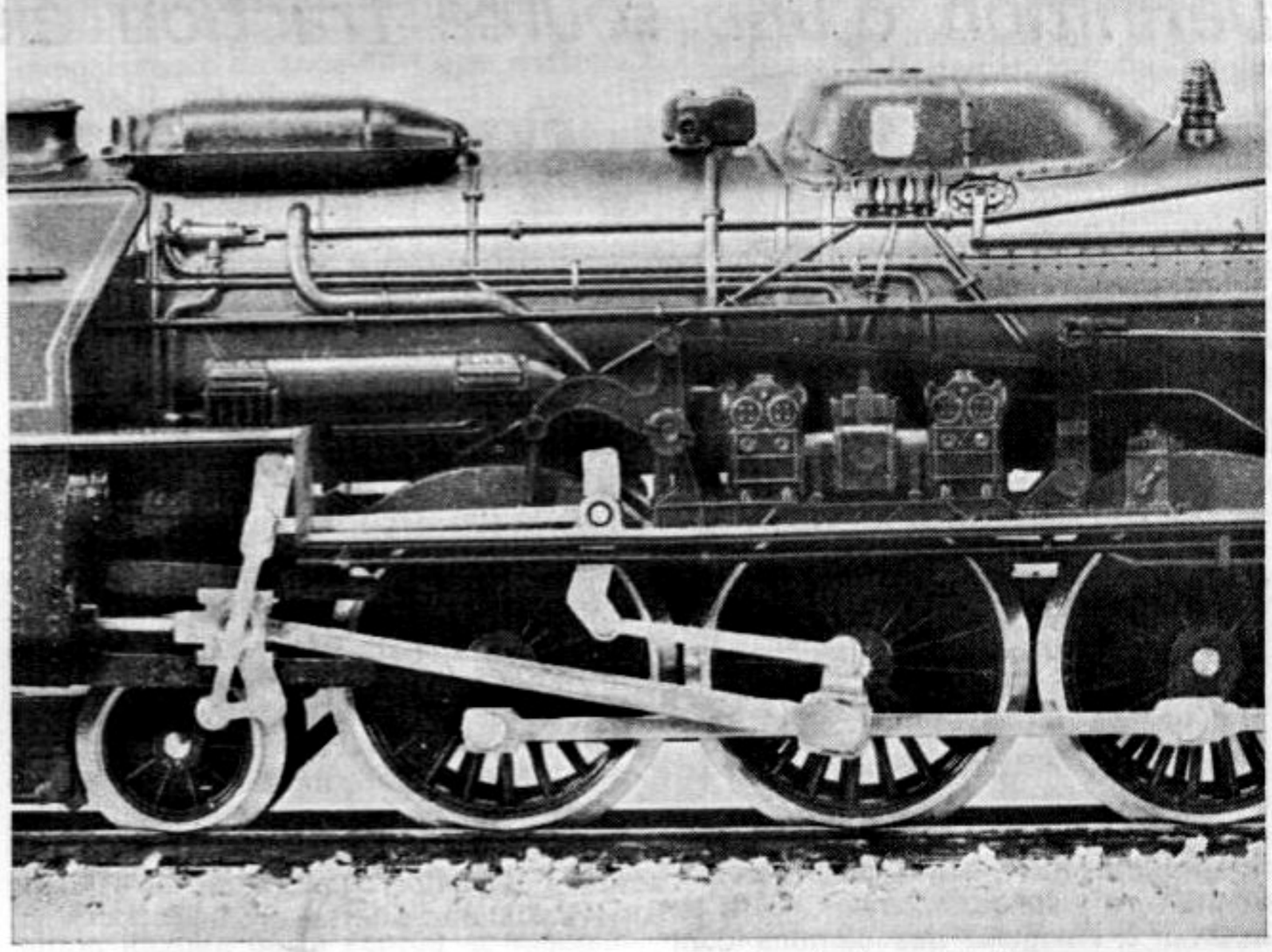
Les roues sont en plastique, avec bandages métalliques et aucune d'elles n'est privée de boudin ; elles sont très fines et possèdent un nombre de rayons conforme à la réalité.

La machine est munie de 2 feux et assure elle-même la prise de courant pour cet éclairage par les essieux 4 et 6. Les amateurs pourront aisément utiliser cette particularité pour parfaire l'alimentation du moteur, déjà très satisfaisante.

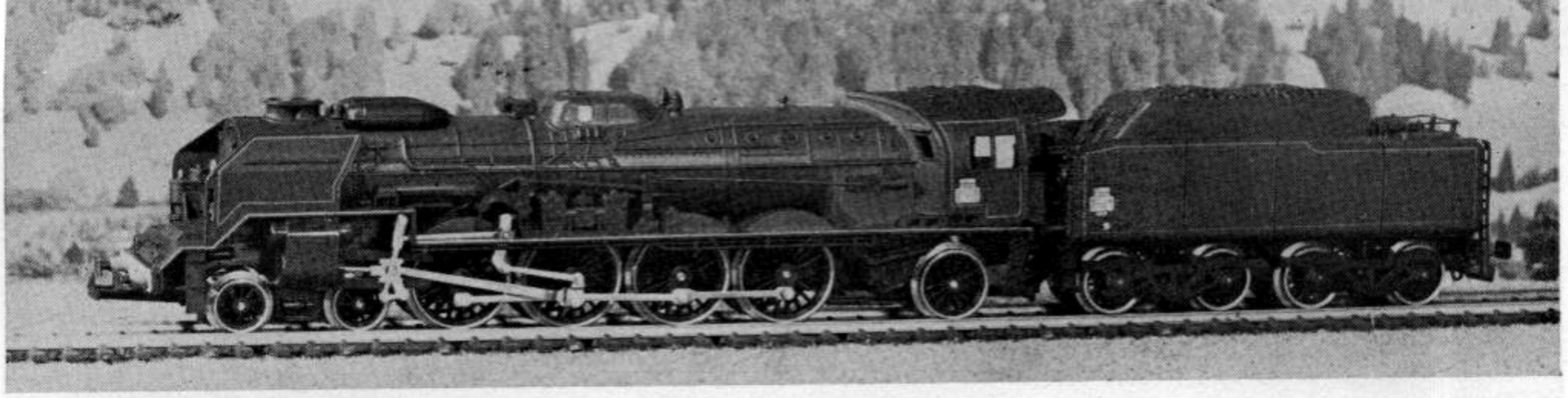
L'accès à l'ampoule « luciole » assurant l'éclairage, située à l'avant entre les longerons, est assez problématique. Il faut séparer la chaudière du châssis après avoir ôté la vis située sous la machine entre les blocs cylindres ; ensuite il faut désaccoupler les bielles maîtresses du quatrième essieu, puis basculer la partie inférieure du châssis vers l'avant après l'avoir dégrafée de sous la cabine (attention à ne pas égarer la tige reliant à gauche, le servo-moteur à l'arbre de relevage).

Notre cliché de couverture montre un détail du mécanisme de la 241 P Fulgurex, superbe modèle en O, de tirage limité, réservé à une clientèle très privilégiée. Il nous a paru amusant de présenter le même détail du modèle Jouef en HO, cadré de façon identique et nous devons reconnaître que le modèle Jouef se sort honora-

NDLR. — Nous tenons à signaler que notre fiche documentaire, concernant le tender 36 P (n° 38) comporte, dans l'édition originale de 1964, une erreur de dessin et plusieurs cotes erronées. Les côtés de caisse à eau surélevés ne s'arrêtent pas à l'aplomb de l'arrière de la hotte, comme sur le diagramme de la fiche, mais un peu avant, comme cela a été réalisé sur le tender Jouef et qu'il est aisé de contrôler sur la photo de la fiche. La distance entre le premier essieu du bogie avant et le front de tamponnement avant est de 1 570 mm et non 1 970. Enfin, les cotes 3 780 et 5 050 mm sont à remplacer respectivement par 2 295 et 6 535 mm. Ces erreurs n'existent plus dans la réédition de 1966.



Si l'on compare cette vue de la 241.P Jouef à celle du modèle Fulgurex en O montré en couverture, la différence d'exécution des détails est évidente. La vérité d'habillage de la superstructure Jouef est cependant très honorable et il sera facile à un modéliste habile de parfaire l'ensemble, notamment par la pose de mains courantes et de glissières métalliques.



La 241.P 7 Jouef : la ligne générale est parfaite, l'échelle respectée.

Remarque : *Les premiers modèles livrés ne possèdent pas de ressort de plaquage des essieux 4 et 6 (prise de courant éclairage) ni du bogie avant et avaient tendance à piquer légèrement du nez. Ce défaut a été rectifié sur les modèles suivants, munis de ressorts à lame bronze pour le bogie et en fil d'acier pour les essieux.*

blement de la comparaison, compte tenu de la disproportion des valeurs et des échelles.

La boîte à fumée, les pare-fumée, les cylindres du réchauffeur, le toit de cabine, les barres de relevage, la pompe ACFI, un peu trop carrée malheureusement, les cylindres, les corps de roues, le cendrier et la traverse arrière sont noirs, le bord de tablier et les filets sont rouges ainsi que la traverse avant. La cabine est aménagée. Les rambardes longitudinales sont venues de moulage, ce qui est dommage, car des mains courantes rapportées souligneraient de façon heureuse la silhouette racée de ce modèle.

La machine est affectée à la région Sud-Est, dépôt de Nevers, précision inscrite sur les côtés de la cabine.

La mécanique du tender n'appelle pas de commentaire, puisqu'elle est identique à celle du tender de la 141 R illustré page 365 dans notre numéro 297. Le lest est en un seul bloc et le moteur est le type à cinq pôles maintenant bien connu.

Il n'y a rien à dire sur ce tender qui reproduit parfaitement le modèle réel et dont la gravure est parfaite. Rappelons que les 4 roues du bogie arrière assurent la prise de courant.

Il n'y a pas d'éclairage arrière.

Les performances sont bonnes, la machine démarre sous 2 V/70 mA et consomme 120 mA sous 12 V (machine non rôdée). La vitesse sous 12 V est de 56 cm/seconde, soit environ 175 km/h, ce qui est dans l'absolu quelque peu exagéré, puisque la machine réelle plafonnait à 120 km/h, mais subjectivement l'allure est très bonne.

L'effort au crochet, à l'amorce de la perte d'adhérence est de 100 g en palier, 90 en rampe de 2,5 % et 85 en rampe de 4 % (poids du tender : 325 g, de la loco : 200 g).

Les normes de roulement sont correctes : distance dos à dos des flancs de roues 14 mm (NEM : 14, 3 + 0,1) ; hauteur des boudins 1,2 mm (NEM : 1 + 0,1).

Ce que nous n'avons pas dit sur ce nouveau modèle apparaît sur les clichés en marge et nous arrivons au terme de cette présentation. Sa rédaction nous a été facile, car il est toujours agréable de vanter un modèle réussi. ■

Définition d'une source traction électronique idéale :
la source traction symétrique banalisée A. Leboucher

Voir également : *"Commandes multiples transistorisées à temporisation sélective en block système"* (A. Leboucher, L.-R. N° 290)
et *"A propos de source traction électronique"* (J.-L. Fournereau, L.-R. N° 314).

par A. LEBOUCHER

Le problème traction.

Les sources traction électroniques temporisées posent un problème, dans leur application en block automatique, car le système de fonctionnement qu'elles engendrent repose sur des bases que la temporisation a rendues contradictoires.

Le réalisme, dû à la progressivité du mouvement, mais qui nécessite relativement de grandes distances, vient se heurter à l'exiguité des cantons dont nous disposons ne faisant, ainsi, que mettre en évidence la contradiction entre le temps et l'espace réservés à l'exécution des consignes.

Rappelons que dans une source électronique l'accélération est soumise à la charge du condensateur de temporisation, le ralentissement à sa décharge, charge et décharge intervenant plus ou moins rapidement dans le temps à travers des résistances réglables au gré de l'opérateur. L'intervention du block se borne à commuter le condensateur sur le circuit de charge ou de décharge suivant que le canton aval est libre ou occupé, ce qui provoque l'oscillation du mouvement entre les deux consignes extrêmes : marche ou arrêt, dans le cas d'une source ordinaire.

Exception faite des servitudes de roulement : qualité du matériel tracteur et tracté, alimentation et état de la voie, etc., la cause essentielle de mauvais fonctionnement est due à vouloir ménager le départ.

Le réalisme du départ impose, en effet, une temporisation importante de l'accélération et, du fait de la compression de l'échelle des distances, la tension initiale du ralentissement — qui correspond à la tension d'interruption de l'accélération — varie suivant que l'ordre, fourni par le block, intervient : soit à la sortie du canton de départ, soit après le franchissement d'un ou plusieurs cantons libres.

Cette variation de la tension initiale du ralentissement, qui est la manifestation de la contradiction temps-espace de l'accélération, se traduit au condensateur de la source par une charge variable. Dissipée par une résis-

Le dépôt vapeur, ses installations,

pour un meilleur réalisme de votre réseau

par J. GILLOT

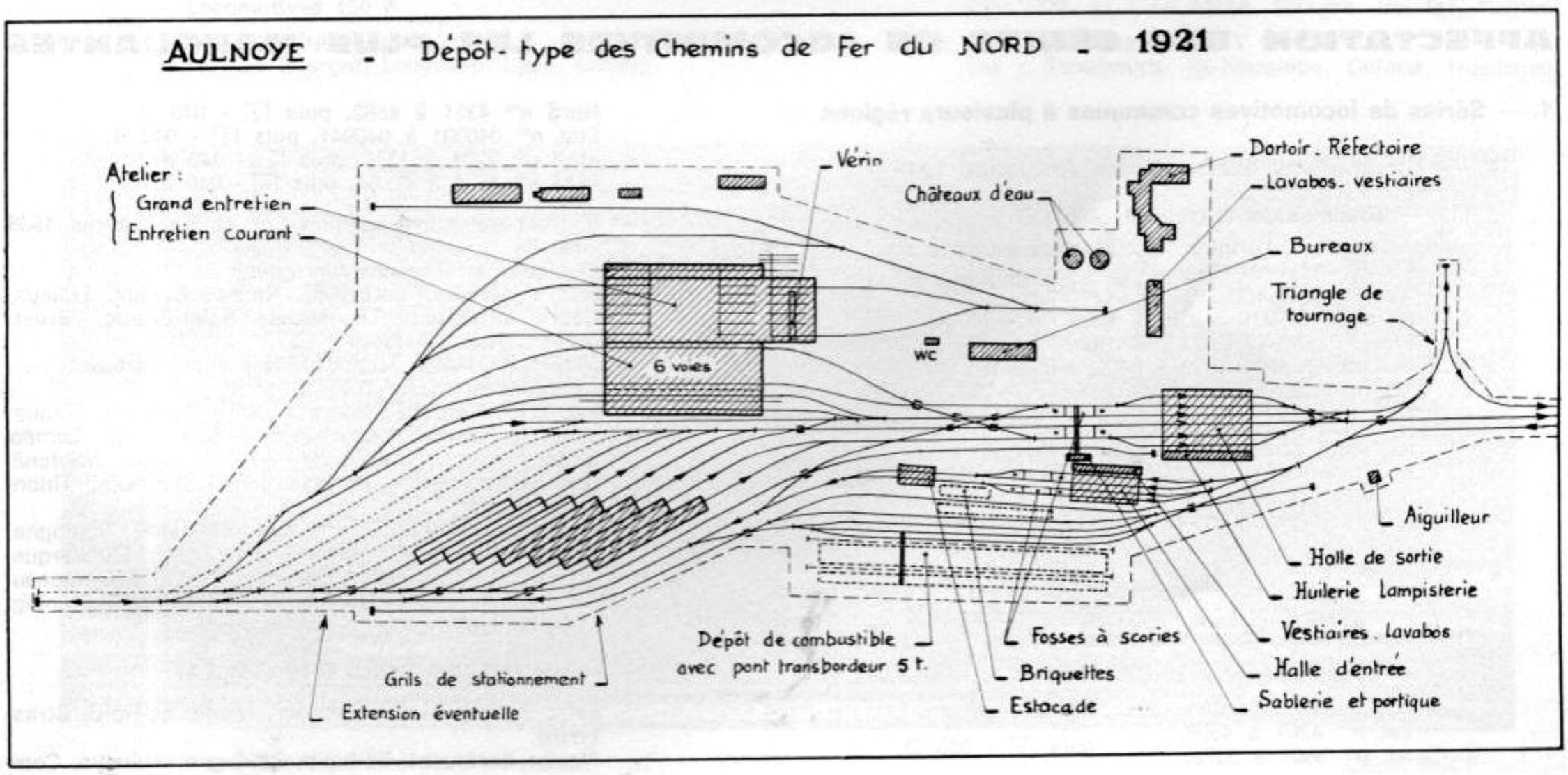
(voir également nos 308 à 314 et 316)

Cliché M. Le Guay — *Locomotive 241 . P SNCF*

M. le Chef de dépôt, en plus de l'attrait que j'éprouve pour le chemin de fer réel, je suis aussi un modéliste, mais un modéliste exigeant, pas un « joueur au p'tit train ». J'estime qu'un réseau modèle doit faire « vrai », et chercher, sinon à reproduire la réalité, au moins à l'interpréter d'une façon correcte et en tous cas plausible par rapport au « grand frère ».

On trouve dans le commerce d'excellentes reproductions de locomotives, mais les modélistes sont parfois gênés pour rester dans la bonne note et ne pas faire se côtoyer, dans un dépôt déterminé, deux locomotives qui en réalité ne peuvent se rencontrer ; ils ne connaissent pas, en général, les affectations des locomotives par dépôts, voire même par régions.

Je ne vous demande pas de m'indiquer toutes les affectations, par dépôts, de toutes les séries de locomotives, car, en 1940 par exemple, le parc SNCF était constitué de 114 séries de locomotives à tender séparé, et 63 séries de locomotives-tenders, encore ces chiffres ne tenaient-ils pas compte des variantes à l'intérieur d'une même série, et des machines



Locomotives [2] *141 . TC - 3*
et [2] *050 . TQ - 1*

Armistice... Mais simplement, pour quelques séries marquantes, bien connues des modélistes, voulez-vous indiquer les dépôts auxquels elles furent affectées ?

Même en me limitant à quelques séries, je crains de ne pouvoir vous satisfaire entièrement, et ne vous donner, dans certains cas, que des renseignements incomplets. Les affectations des locomotives dans les dépôts sont loin d'être immuables, quant aux numéros des machines, bien entendu, mais aussi quant aux séries : nombre de dépôts ont pu comporter telles séries de locomotives pendant une époque donnée seulement.

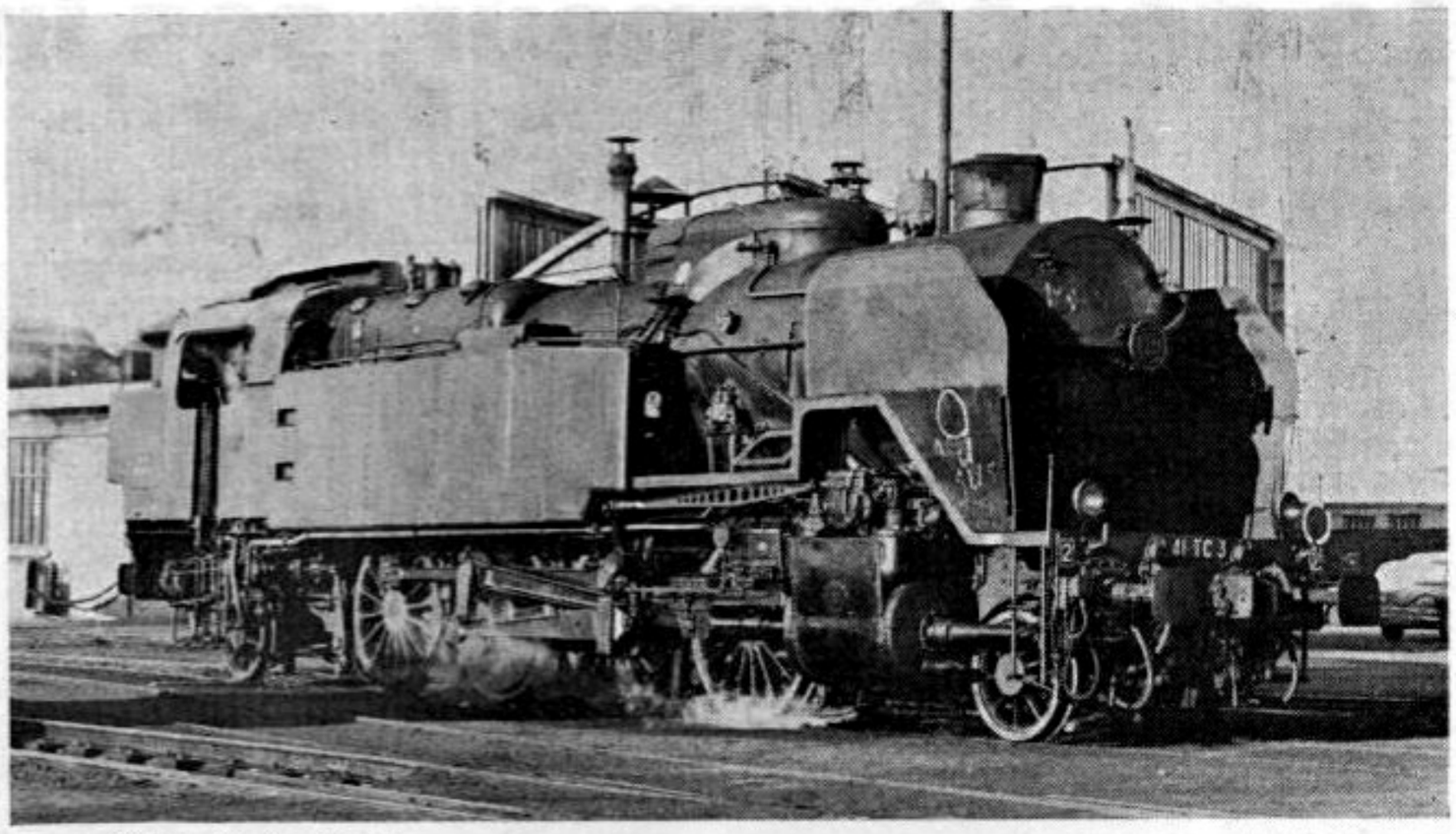
Votre question appelle donc deux **solutions :**

— soit les affectations depuis l'origine par série,

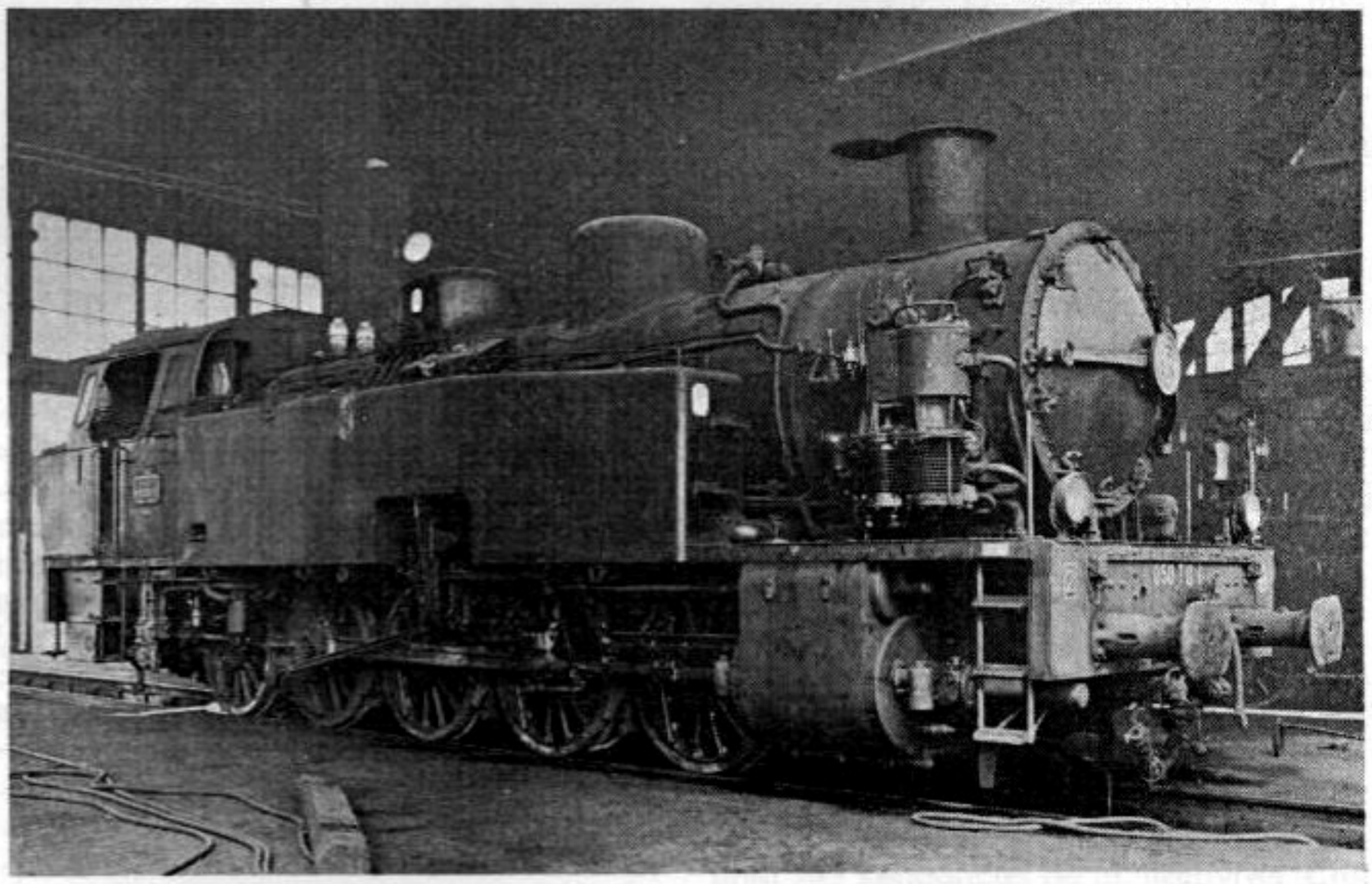
— soit la répartition des séries à une époque donnée.

L'idéal serait sans doute de combiner les deux solutions : excusez-moi de ne le pouvoir point, et formulons ensemble le vœu qu'un « fanatique », à l'issue d'un travail magistral comble un jour cette lacune.

Voici donc quelques renseignements. Excusez-moi s'ils ne sont parfois que partiels ou incomplets, mais, je le répète, la « vie » des locomotives, de leur construction à leur réforme, en passant par tous les dépôts auxquels elles furent affectées, est un aspect du chemin de fer encore singulièrement oublié.



Cliché M. Le Guay



Cliché Loco-Revue

AFFECTATION DES SÉRIES DE LOCOMOTIVES LES PLUS MARQUANTES

1. — Séries de locomotives communes à plusieurs régions

11. — Locomotives allemandes « Armistice 1918 »

111. — **Locomotives Prusse P8 (230)**

— Attribuées, d'origine, aux réseaux suivants :
Est nos 3311 à 3335, AL nos 2350 à 2374, puis [1] - 230 F.
Nord nos 3.1601 à 3.1675, puis [2] - 230 C.
Etat nos 230943 à 230959, puis [3] - 230 E, 1 seule restant en 1938 (230 E 943), mutée à l'Est.
Midi nos 230701 à 230720, puis [4] - 230 H.

— Regroupées entre régions Est et Nord après 1938.
Quelques affectations d'origine :
Etat : Argentan, Caen, Dieppe, Brest, Laval, Mantes, Saint-Brieuc ;
Midi : Agen, Bayonne, Bordeaux, Narbonne, Toulouse.
Affectations après 1938 :
Est (ex-AL) : Hausbergen, Strasbourg, Ile-Napoléon, Sarrebourg, Colmar, Haguenau ;
Nord : Amiens, Arras, Douai, Lens.

112. — **Locomotives Prusse G8 1 (040)**

— Attribuées d'origine, aux réseaux suivants :
Est nos 4201 à 4399, AL nos 5001 à 5372, puis [1] - 040 D.
Nord nos 4351 à 4562, puis [2] - 040 D.
Etat nos 040901 à 040941, puis [3] - 040 B.
Midi nos 2201 à 2251, puis [4] - 040 K.
PLM nos 4E 1 à 4E 64, puis [5] - 040 E.

— Regroupées entre régions Est et Nord après 1938 (040 D).
Quelques affectations d'origine :
Etat : Mantes, Sotteville, Rouen, Evreux, Lisieux, Caen, Argentan, Le Mans, Saint-Brieuc, Brest, Nantes, Niort, Saintes ;
Midi : Bordeaux, Toulouse, Narbonne, Tarbes.
Affectations après 1938 :
Est : Chalindrey, Colmar, Epinal, Forbach, Haguenau, Hargarten, Hausbergen, Longuyon, Lumes, Metz - Frescaty, Mulhouse - Nord, Nancy, Neufchâteau, Sarrebourg, Sarreguemines, Saint-Dié, Thionville.
Nord : Aulnoye, Beauvais, Béthune, Boulogne, Busigny, Calais, Cambrai, Crépy, Douai, Dunkerque, Etaples, Hirson, Laon, Le Tréport, Lille, Longueau, Saint-Omer, Saint-Pol, Somain, Tergnier, Tourcoing, Valenciennes.

113. — **Locomotives Prusse T 14 (141 TA)**

Est : Belfort, Metz - Frescaty, Mulhouse-Nord, Strasbourg.
Nord : Beaumont, Béthune, Boulogne, Aulnoye, Com-

pièvre, Calais, Douai, La Plaine, Laon, Lille - Délivrance, Longueau, Somain, Tergnier, Le Tréport, Tourcoing, Valenciennes.

12. — Locomotives « Armistice 1945 »

121. — **Locomotives 150 X - DR série 44**

— Réparties entre les régions Est et Nord :
Est : Metz, Thionville, Sarreguemines, Conflans, Audun, Lumes.

13. — Locomotives d'origine SNCF de construction française ou étrangère (USA)

131. — **Locomotives 141 P** (Est, Ouest, Sud-Est)
Est : Noisy, Chaumont, Chalindrey, Ile-Napoléon, Châlons, Nancy, Strasbourg, Mohon, Sarreguemines.
Ouest : Montrouge, Argentan, Granville, Le Mans, Laval, Rennes.
Sud-Est : Venissieux, Grenoble...

132. — **Locomotives 141 R charbon**

Est : Chaumont, Chalindrey, Mulhouse - Nord, Noisy, Châlons, Blainville, Hausbergen, Reims, Metz, Sarreguemines.
Nord : Le Bourget, Creil, Lille - Délivrance, Aulnoye, Tergnier, Longueau, Boulogne, Somain.
Ouest : Caen (en 1958), Argentan, Le Mans, Thouars.
Sud-Ouest : Bordeaux, Vierzon.
Sud-Est : Nevers, Dijon, Dôle, Roanne, Badan, Vénissieux, Saint-Etienne, Villeneuve.
Méditerranée : Narbonne.

133. — **Locomotives 141 R fuel-oil**

Est : Hausbergen (1948-1950).
Ouest : Achères, Trappes, Sotteville, Le Havre, Mantes, Mézidon, Caen, Cherbourg, Le Mans, Rennes, Saint-Brieuc, Auray, Nantes - Blottereau, La Rochelle.
Sud-Ouest : Bordeaux.
Sud-Est : Dijon, Nevers, Vénissieux, Ambérieu, Roanne, Grenoble, Annemasse, Badan.
Méditerranée : Miramas, Blancarde, Nice, Avignon, Narbonne.

134. — **Locomotives 241 P**

Est : Noisy, La Villette, Chaumont.
Nord : La Chapelle.
Ouest : Le Mans.
Sud-Est : Paris, Nevers, Lyon - Mouche.
Méditerranée : Blancarde.

135. — **Locomotives 150 P**

Est : Chalindrey, Chaumont.
Nord : Le Bourget, Longueau, Lens, Somain.

14. — Locomotives d'origine « anciens réseaux »

141. — **Pacific PO** (Chapelon)

Premier type :
Est : 231 C Bar-le-Duc, Troyes (3566).
Nord : 231 E La Chapelle, Fives - Lille, Calais.
Sud-Ouest : 231 F Tours.
Deuxième type :
Est : 231 C La Villette, Troyes, Mohon.
Sud-Ouest : 231 H Tours.

142. — **Pacific PLM** (231 G et K)

Est : La Villette, Nancy, Reims, Troyes, Belfort, Strasbourg.
Nord : Aulnoye, Tergnier, Calais, Boulogne.
Sud-Ouest : Tours, Bordeaux.
Sud-Est : Paris, Laroche, Dijon, Nevers, Lyon - Mouche, Vénissieux.
Méditerranée : Blancarde, Avignon, Nîmes, Nice.

143. — **140 C ALVF** (Etat)

Est (140 C) : Noisy, Vaires, Châlons, Bar-le-Duc, Blainville, Hausbergen, Troyes, Chaumont, Chalindrey, Belfort, Neufchâteau, Sézanne, Reims, Lumes, Verdun, Sarreguemines.
Ouest (140 C) : Batignolles, Achères, Trappes, Versailles, Argentan, Rouen, Martainville, Sotteville, Granville, Mantes, Cherbourg, Le Mans, Laval, Rennes, Brest, Saint-Brieuc, Fougères, Nantes, Saintes, La Rochelle.
Sud-Est (140 K) : mutées à l'Est en 1948.

144. — **Mikado PLM** (141 E et F)

Est : pendant la guerre 1939-1945, le dépôt de Châlons a eu des [5] - 141 C à son effectif.
Sud-Ouest : Montluçon, Périgueux, Capdenac.
Sud-Est : Paray-le-Monial, Besançon, Dôle, Roanne, Badan, Saint-Etienne, Grenoble, Clermont, Chambéry, Annemasse, Nevers.
Méditerranée : Veynes, Miramas, Marseille, Nice, Avignon, Nîmes, Narbonne.

145. — **Mikado-tenders Est** ([1] - 141 TC)

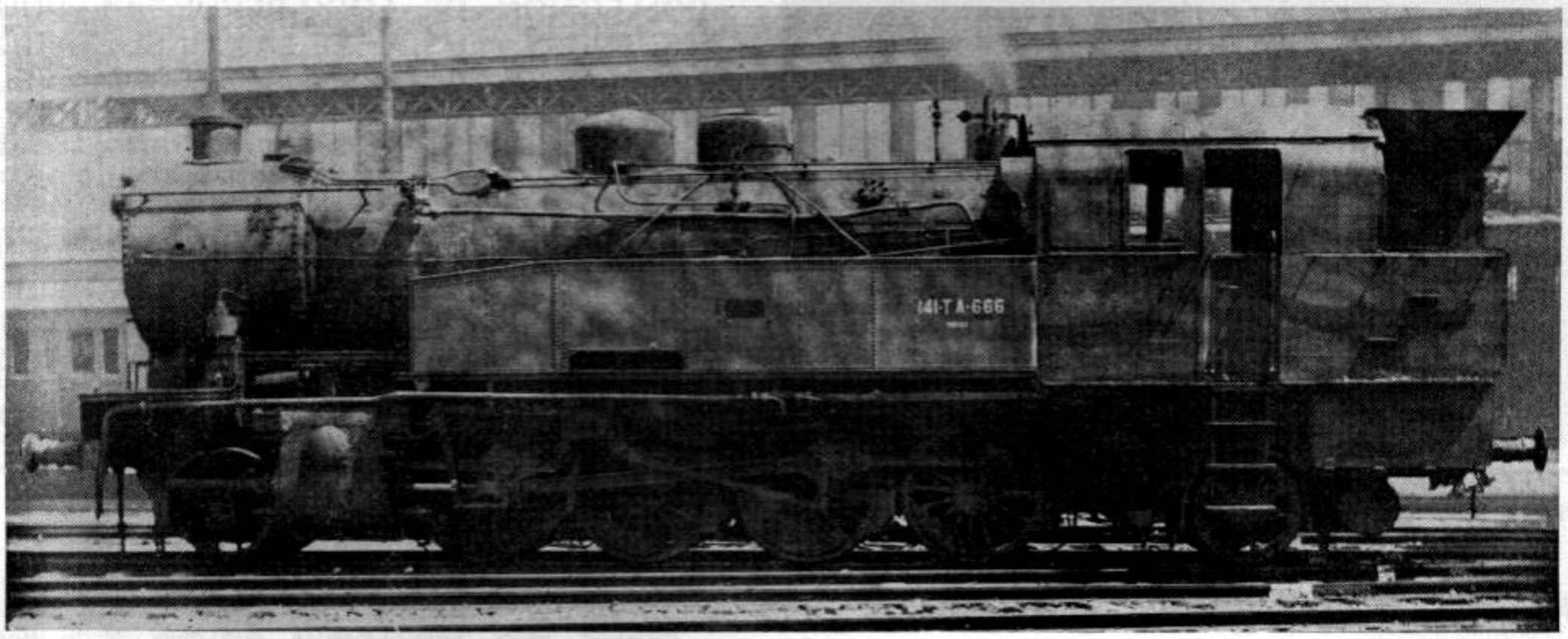
Est : La Villette, Vaires ([1] - 141 TC).
Ouest : Batignolles, Mantes ([3] - 141 TD).

2. — Séries de locomotives propres à une seule région

21. — Locomotives allemandes « Armistice 1918 »

211. — **Pacific Bavaroise S 3/6**
Etat (231 A) : Le Mans, Thouars, Saintes, Nantes.

212. — **Locomotives Prusse T 18** (232 TC)
Est : Strasbourg, Ile-Napoléon, Colmar, Haguenau.



Locomotive [1] 141.TA 666 (ex-T 14 pruss.) Cliché SNCF

22. — Locomotives allemandes « Armistice 1945 »

221. — **Locomotives 150 série DB 52** 150 Y
Est : Hausbergen, Mulhouse - Nord, Sarrebourg.

222. — **Locomotives 150 série DB 50** 150 Z
Est : Hausbergen, Mulhouse - Nord.

23. — Locomotives d'origine SNCF

231. — **Locomotives 232 R - S - U**
Nord : La Chapelle.

232. — **Locomotives 050 TQ**
Nord : La Plaine, Les Joncherolles, Longueau, Fives - Lille, Boulogne, Aulnoye, Lens, Somain.

24. — Locomotives d'origine « anciens réseaux »

241. — **Est 131 TB** (ex-32000)
Nogent, Vincennes, Noisy, Vaires, Chaumont, Saint-Dié, Lumes, Belfort, Troyes, Blainville.

242. — **Est 141 TB** (ex-4400)
La Villette, Noisy, Vaires, Nogent - Vincennes, Château-Thierry, Nancy, Lérouville, Gretz, Haguenau, Sarreguemines, Hargaten, Colmar, Saint-Dizier.

243. — **Nord 141 TC** (ex-4.1200)
Beaumont, Les Joncherolles.

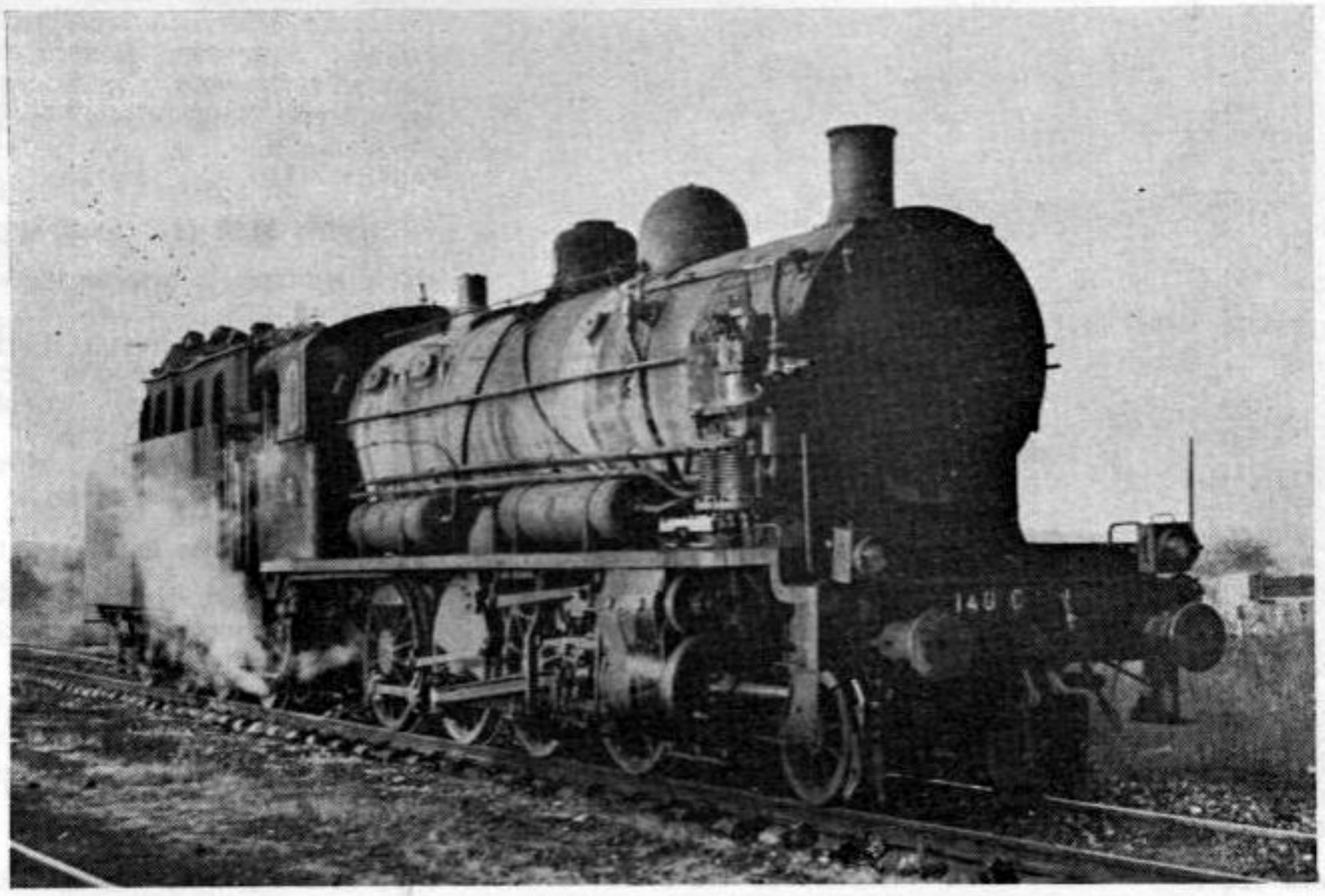
244. — **Ouest 030 TA** (ex-Etat 30 601 à 30 704)
Nombreux dépôts Ouest : Batignolles, Nantes...

245. — **Ouest 040 TA** (ex-Etat 40 001 à 40 143)
Ont appartenu à tous les dépôts importants SNCF Ouest :
Vaugirard, Montrouge, Batignolles, Versailles, Achères, Mantes, Sotteville, Rouen, Le Havre, Dieppe, Trappes, Chartres, Le Mans, Argentan, Caen, Mézidon, Cherbourg, Laval, Rennes, Saint-Brieuc, Brest, Nantes, Thouars, Niort, La Rochelle, Saintes...

246. — **Sud-Ouest 141 TA** (ex-PO 5301-5490)
Paris, Juvigny, Montluçon, Guérêt, Ussel, Limoges, Clermont, Eygurande, Bort, Aurillac, Murat, Séverac, Mende, Tours, Poitiers, Coutras, Angoulême, Brive, Toulouse, Capdenac, Tarbes, Châteauroux, Saint-Sulpice, Carcassonne.

NDLR. — Pour suivre l'évolution récente du parc des locomotives à vapeur , voir les situations d'effectifs dans **Loco-Revue :**

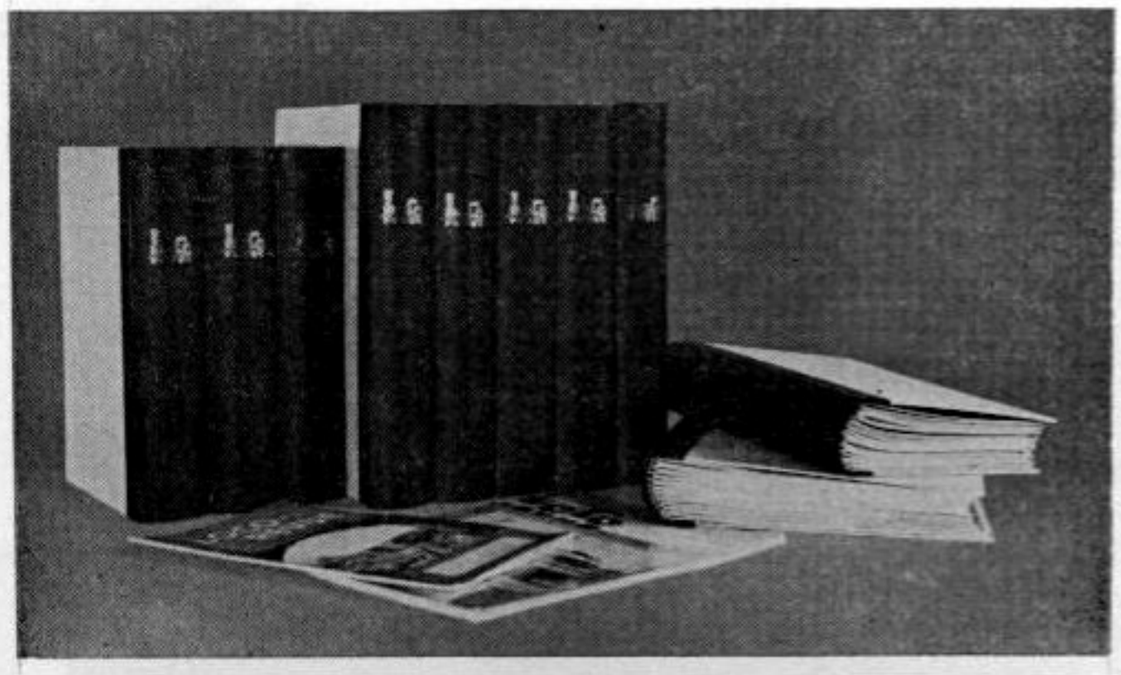
N° 276 de septembre	1967,
N° 296 de juin	1969,
N° 307 de juin	1970.



(A suivre : transposition du dépôt vapeur sur le réseau modèle.)

La locomotive [3] *140. C - 1 avec tender 34 X.*

Cliché Gillot



POUR PROTEGER ET CONSERVER VOTRE COLLECTION DE LOCO-REVUE, ET POUR EN RENDRE PLUS AISEE LA CONSULTATION, ADOPTEZ NOS RELIURES SPECIALES

Prix franco France : 15,00 F
Etranger : 16,00 F

Reliure au format 16,5 × 25 pour les numéros anciens de Loco-Revue (n°1 au n° 158)

Prix franco France : 14,00 F
Etranger : 15,00 F

Reliure à dos non frappé livrable sur demande, au même prix
(grand format uniquement)

L'ÉLECTRICITÉ AU SERVICE DU MODÉLISME par P. CHENEVEZ

Le **tome II** *est disponible*
chez tous les détaillants spécialisés
ou aux Editions *LOCO-REVUE.*
Prix de vente : 10,00 F.

LA SIGNALISATION

son implantation rationnelle sur le réseau miniature

(suite, voir également n°s 312 à 316)

par J. DESPRETZ

LES LIMITATIONS DE VITESSE PAR PANNEAUX LUMINEUX

Nous avons vu que dans le cas d'une aiguille prise en pointe, ne pouvant être franchie à plus de 30 kilomètres à l'heure lorsqu'elle est empruntée en « voie déviée », il est fait usage des signaux ou panneaux de ralentissement et rappel de ralentissement (figure 42). Ceci correspond au cas d'un appareil court, de faible rayon.

Nous avons vu également que pour les limitations de vitesse autorisant des valeurs autres que 30 km/h, cas d'un appareil « allongé » pris en pointe (limitation à 60 km/h en déviation), il est fait usage de T.I.V. (tableau indicateur de vitesse limite).

Or il apparaît que cette dernière disposition peut conduire à quelques inconvénients dans certains cas (figure 43). Supposons en effet que par suite d'une erreur humaine, le mécanicien d'un train s'aperçoive à la vue du T.I.V. à distance « ouvert » que la direction donnée n'est pas celle qu'il doit emprunter. Les signaux précédents étant au vert, le train roule à la vitesse maximale et, comme le T.I.V. à distance n'est pas implanté à la distance d'arrêt par rapport à l'aiguille, mais simplement à la distance nécessaire au ralentissement, le train se trouve dans l'obligation de s'engager dans la mauvaise direction, d'où nécessité de manœuvrer, etc. C'est ce genre de piège que l'adoption nouvelle de panneaux lumineux à signfication atténuée « clignotement », permet d'éviter.

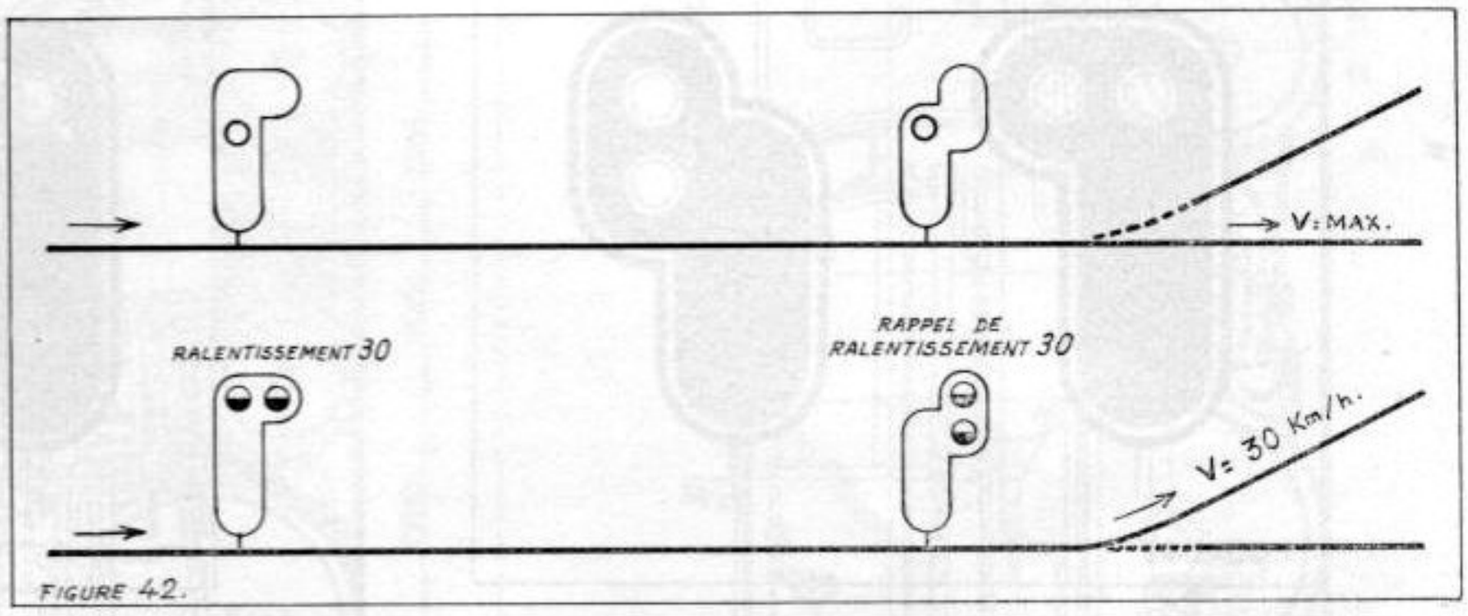


FIGURE 42.

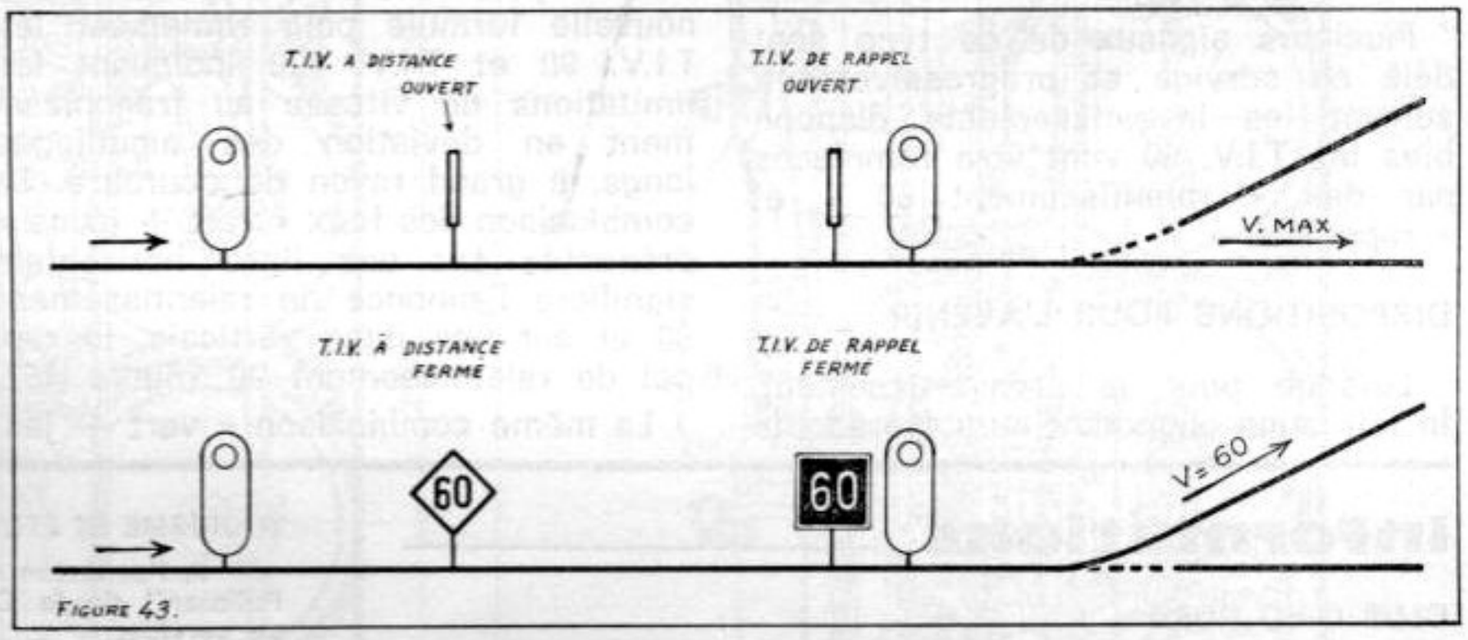


FIGURE 43.

RALENTISSEMENT 60 ET RAPPEL 60

Selon le même principe énonçant que le clignotement atténue la signification des mêmes feux présentés fixes, le clignotement des feux des panneaux de « ralentissement 30 » et « rappel 30 » les transforme immédiatement en « ralentissement 60 » et « rappel 60 ». Fonction de cette considération et du fait du relèvement général des vitesses en ligne, il s'est avéré que la signalisation des appareils de voie « allongés » pris en pointe pouvait être effectuée de façon similaire à celle des appareils « courts », par panneaux de ralentissement et de rappel, dont les règles d'implantation à distance d'arrêt pour le premier prévenaient l'inconvénient cité plus haut (figure 44). En cas, toujours possible, d'erreur d'aiguillage le mécanicien observant le « ralentissement 60 » à distance, sera en mesure d'ar-

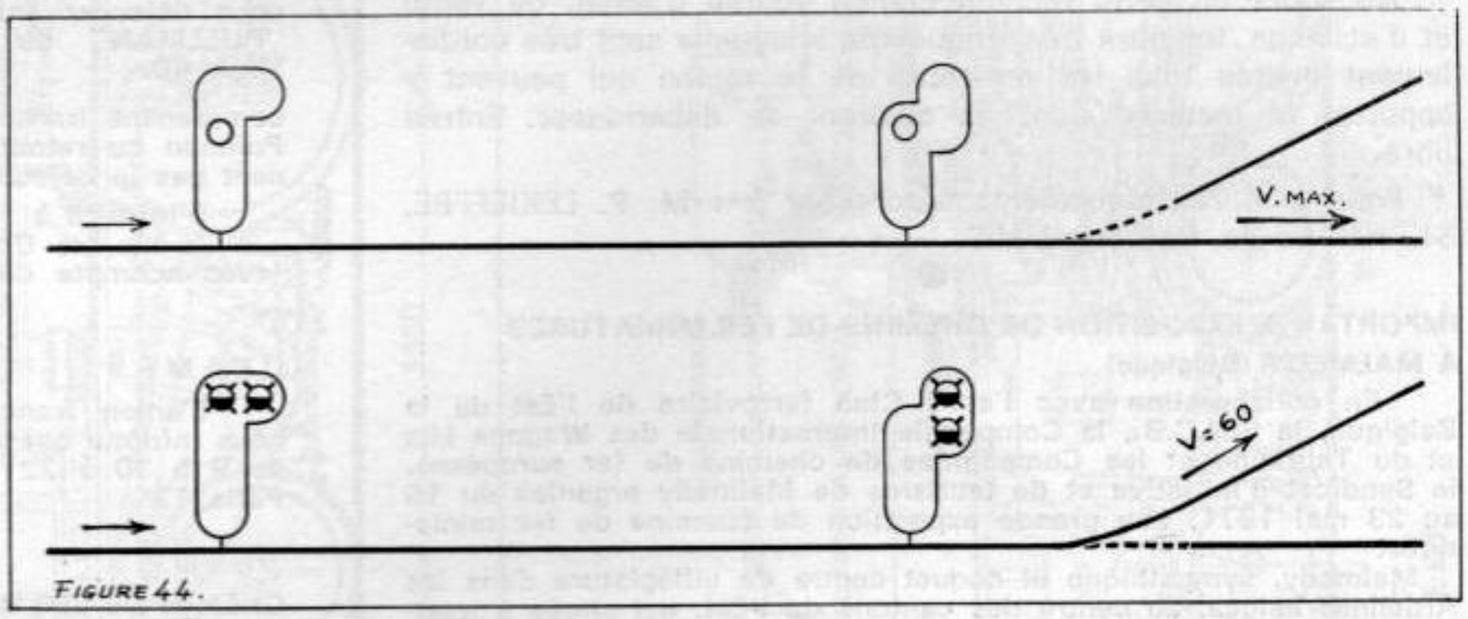


FIGURE 44.

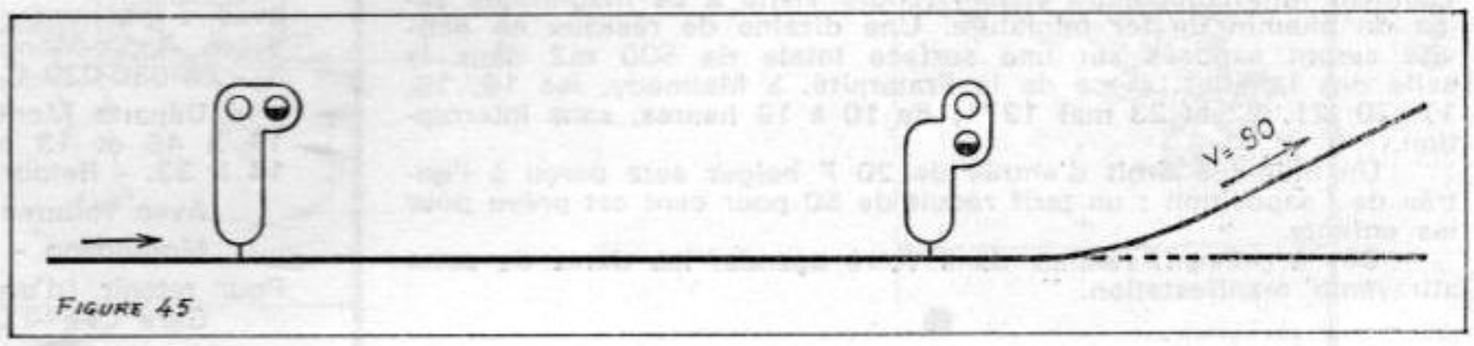


FIGURE 45

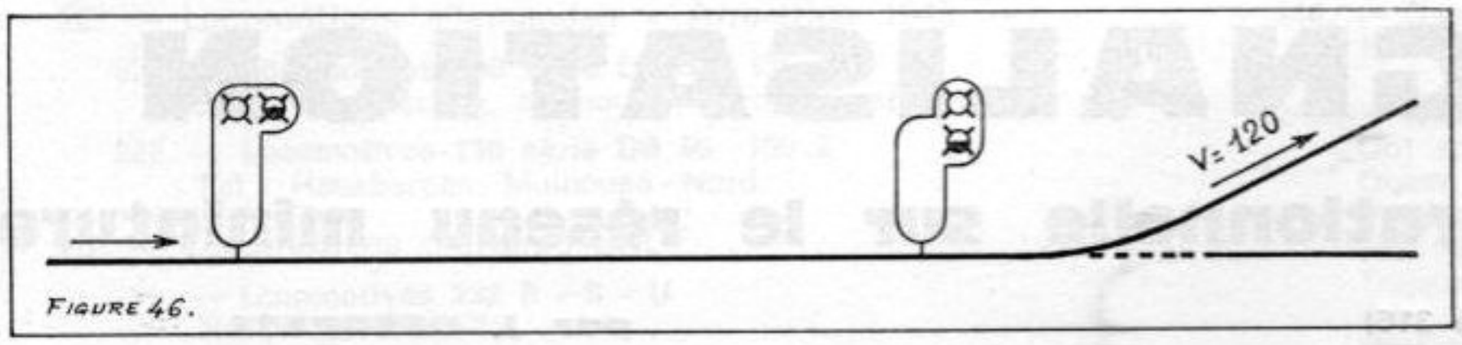


FIGURE 46.

rêter son convoi avant d'aborder la pointe de l'aiguille, facilitant ainsi la rectification de l'erreur.

Plusieurs signaux de ce type sont déjà en service et progressivement, suivant les investissements disponibles les T.I.V. 60 vont être remplacés par des « ralentissement 60 » et « rappel 60 ».

DISPOSITIONS POUR L'AVENIR

Lorsque pour le préavertissement, le feu jaune clignotant aura été adopté définitivement et partout, la libération de l'association « feu jaune + feu vert » permettra de disposer d'une nouvelle formule pour remplacer les T.I.V. 90 et T.I.V. 120 indiquant les limitations de vitesse au franchissement en déviation des aiguillages longs, à grand rayon de courbure. La combinaison des feux « vert + jaune » présentés sur une ligne horizontale signifiera l'annonce de ralentissement 90 et sur une ligne verticale, le rappel de ralentissement 90 (figure 45).

La même combinaison « vert + jaune », mais cette fois avec des feux clignotants représentera les « ralentisssement 120 » et « rappel 120 » (figure 46).

Puis dans un avenir lointain, lorsque la SNCF sera appelée à mettre en place des aiguillages très allongés pouvant être franchis en déviation à des vitesses de 140 ou 160 kilomètres à l'heure, ceci en raison des vitesses de plus en plus élevées que peuvent atteindre les trains, pour certains reports entre voies principales ou quelques bifurcations importantes, il sera possible d'utiliser pour l'annonce de ralentissement 140 et le rappel 140, deux feux verts fixes (figure 47), et pour la limitation à 160, deux feux verts clignotants sur une ligne horizontale pour l'annonce, et sur une ligne verticale pour le rappel (figure 48).

(A suivre.)

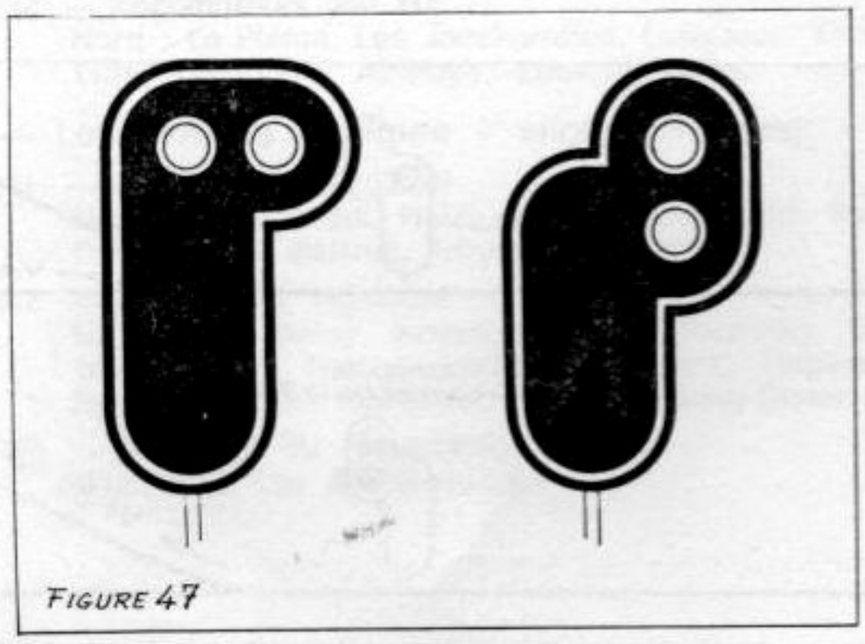


FIGURE 47

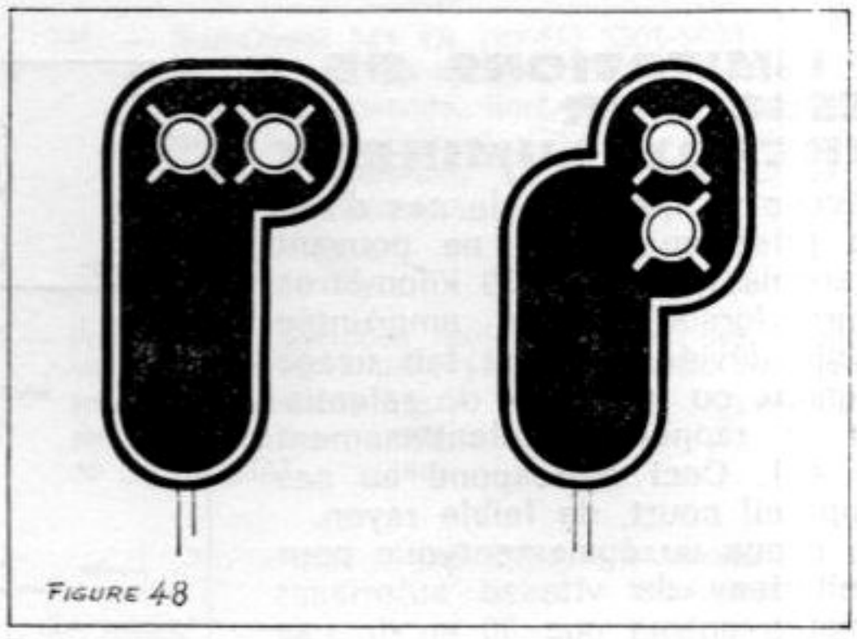


FIGURE 48

Informations

CLUB O-HO NORD

La prochaine réunion du club O-HO NORD aura lieu le 2 mai à 10 heures dans son local habituel, 29, rue de Tournai à LILLE.

Au cours de cette réunion grande bourse d'achat, de vente et d'échange, toujours très fréquentée à laquelle sont très cordialement invités tous les amateurs de la région qui peuvent y apporter le matériel dont ils désirent se débarrasser. Entrée libre.

Pour tous renseignements s'adresser à : M. P. LEKIEFFRE, 54, rue de la Bassée, LILLE.

●

IMPORTANTE EXPOSITION DE CHEMINS DE FER MINIATURES A MALMEDY (Belgique)

En collaboration avec l'actif Club ferroviaire de l'Est de la Belgique, la S.N.C.B., la Compagnie Internationale des Wagons Lits et du Tourisme et les Compagnies de chemins de fer européens, le Syndicat d'initiative et de tourisme de Malmedy organise du 15 au 23 mai 1971, une grande exposition de chemins de fer miniatures.

Malmedy, sympathique et coquet centre de villégiature dans les Ardennes belges, au centre des cantons de l'Est, est située à quelques kilomètres à peine des frontières des Pays-Bas, de la République Fédérale d'Allemagne et du Grand Duché de Luxembourg. Par cette situation privilégiée, il ne fait pas de doute qu'un public vraiment international ne vienne rendre visite à ce magnifique salon du chemin de fer miniature. Une dizaine de réseaux en activité seront exposés sur une surface totale de 500 m2 dans la salle des familles, place de la Fraternité, à Malmedy, les 15, 16, 17, 20, 21, 22 et 23 mai 1971, de 10 à 19 heures, sans interruption.

Un modique droit d'entrée de 20 F belges sera perçu à l'entrée de l'exposition ; un tarif réduit de 50 pour cent est prévu pour les enfants.

Dès à présent, retenez dans votre agenda, les dates de cette attrayante manifestation.

●

TOURISME ET ÉTUDES FERROVIAIRES ; ADIEU AU « PULLMAN »

A l'occasion de la suppression en France des voitures "salon-Pullman" de la C.I.W.L.T. nous organisons un voyage d'adieu à ce service.

Le samedi 22 mai 1971.

Départ de Paris-Austerlitz à 7 h 19 - Arrivée à Blois à 8 h 55 Visite du château - Continuation en train pour Tours. - Temps libre pour déjeuner (non inclus dans le prix) - Emprunt du dernier "PULLMAN" du Sud-Express - Retour à Paris-Austerlitz à 16 h 40.

Prix : 98,00 F. par personne

comprenant transport en 2e classe à l'aller, places réservées en Pullman au retour, visite du château de Blois (mais ne comprenant pas le déjeuner).

S'inscrire à : TOURISME et ETUDES FERROVIAIRES, 41, rue Godot de Mauroy. — 75 - PARIS 9e.
(avec acompte de 50,- F à l'ordre de Continental Travel).

●

U F A M F

L'union française des associations de modélisme ferroviaire nous informe que son assemblée générale aura lieu le 16 mai 1971 de 9 h 30 à 22 h 30, dans son local au 118, rue de Saussure, Paris 17e.

●

CHEMIN DE FER BLONAY - CHAMBY : *Le 9 Mai 1971*

Avec le concours du G.F.M. et du M.O.B. : *en vapeur sur la GRUYERE.*

Montbovon — Bulle — Châtel St-Denis.
avec : par ordre d'entrée en scène : 1 - La 030 G 3/3 ex-Bière Apple-Monges. - 2 - La 230 G 3/3 ex-Réseau Breton. 3 - La 030-030 G 2 x 3/3 ex-Z.T.

Départs Montbovon : 9 h 40 et 10 h 30 - Arrivées Bulle : 11 h 45 et 13 h 30. - Arrivées Châtel St-Denis : 12 h 53 et 14 h 33. - Retour : arrivées Montbovon : 16 h 50 et 18 h 18.

Avec voitures directes GMF/MOB Châtel - Montreux

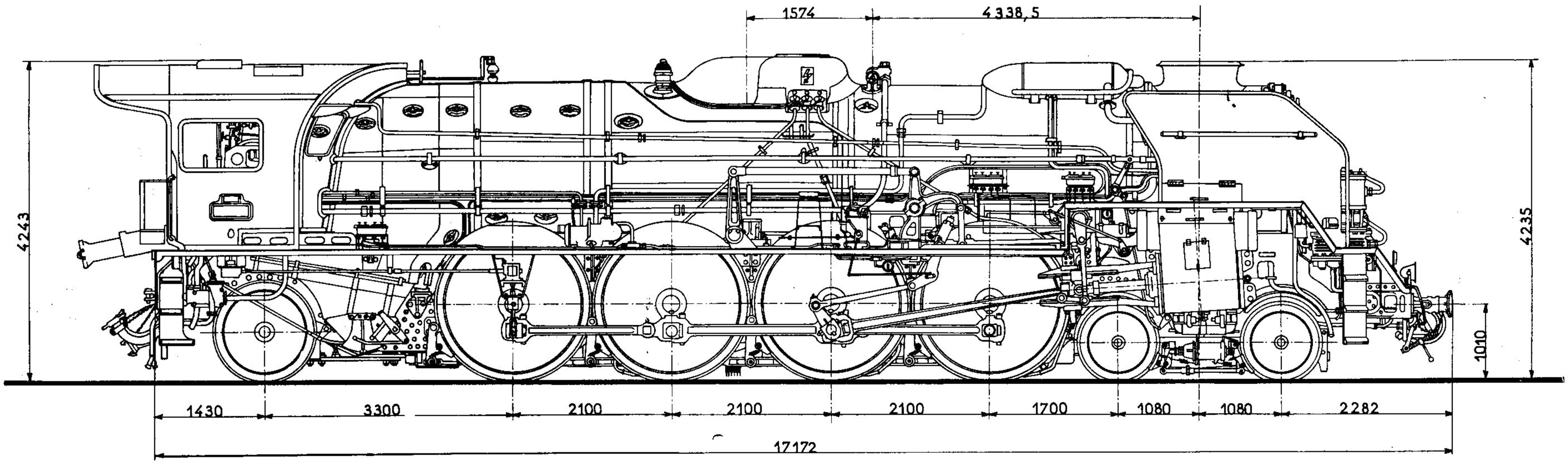
Montbovon - Châtel et retour 22,- francs suisses.

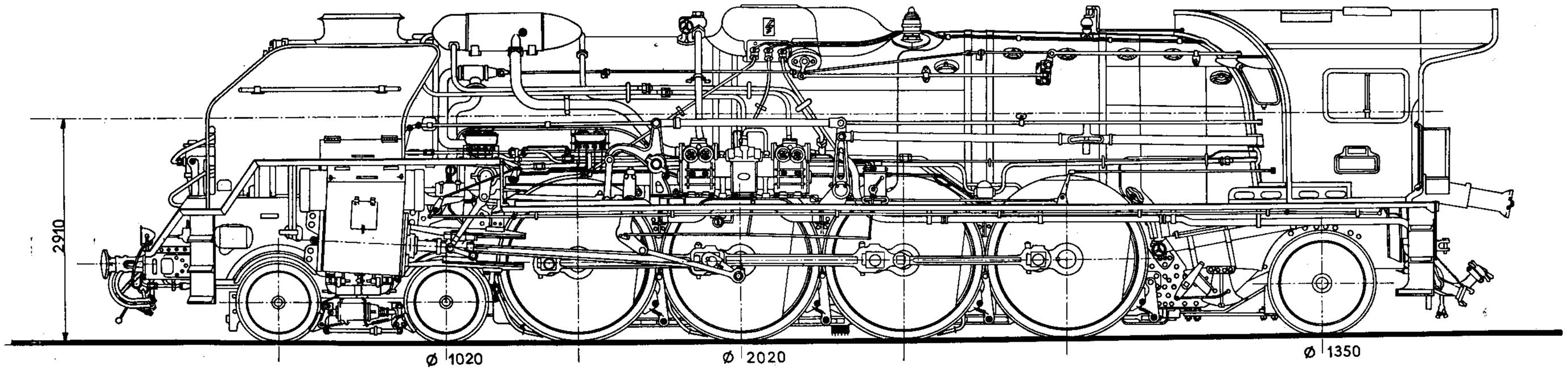
Pour retenir (d'urgence) s'adresser à : M. Rh. SCHOLZ - Gare CFF - CH-1030 BUSSIGNY.

LE PLAN DU MOIS

Locomotives **241. P - 1 à 35** SNCF (Unifiées)

(Voir également page 247 ainsi que la fiche documentaire Loco-Revue nº 1.)





Échelle 1/87